

там до начала 90-х гг. XVIII века. К этому времени старый дом стал ветх и с «весьма худой на оном крышей». В нем хранился провиант и «немалочисленное количество разных припасов, главнейшие из оных наждак, печера или точильной камень, свечи, крепких сортов камни, как-то агаты, яшмы, перелифты и прочие, всего более 4000 пуд». Таким образом, бывший «командирский дом» через полвека после сооружения использовался в качестве складского помещения. И, наконец, его продали за 225 рублей (8).

В итоге, «загородный двор», построенный Татищевым для своего проживания, за период около полувека прошел путь от модного жилища до склада припасов. И уступил место более долговременному сооружению — каменной Вознесенской церкви, существующей и поныне. А сама площадка «загородного двора» и сейчас остается не застроенной. С трех сторон её обрамляют произведения архитектуры трех веков: Вознесенская церковь (конец XVIII — начало XIX вв.), дворец Харитоновых (начало XIX в.) и громада административного здания «Уралтрансгаза» (XX в.). И только западная сторона бывшего «загородного двора» остается открытой. Отсюда по-прежнему открывается прекрасный вид на городской пруд.

ПРИМЕЧАНИЯ

1 Татищев, В. Н. Записки Письма / В. Н. Татищев. — М., 1990. — С. 189.

2 ГАСО Ф 24, Оп. 12, Д 218, ЛЛ 180, 226; Д 219, ЛЛ 42, 133, 134.

3 ГАСО Ф. 24, Оп. 12, Д. 220 Л 74

4 ГАСО Ф 24, Оп. 12, Д 223, Л. 147.

5 ГАСО. Ф 24, Оп. 12, Д 225, Л. 151.

6 ГАСО Ф 25, Оп. 2, Д 7503

7 ГАСО. Ф 24, Оп. 12, Д 250, Л 223

8 ГАСО Ф 770, Оп. 1, Д 405, ЛЛ. 23, 60 об, 61.

*И. В. Коснырев,
краевед (Екатеринбург)*

Первая электрифицированная магистраль России

Урал — важнейший экономический район России, опорный край державы. В истории страны ему всегда отводилась особая

роль. Здесь с давних времен добывались железо, соль, лес, золото и драгоценные камни. Построены многочисленные металлургические и металлообрабатывающие заводы. Здесь на Урале крепостными умельцами отцом и сыном Черепановыми был сконструирован первый в России паровоз и построена первая рельсовая железная дорога «чугунка».

Длительное время экономическое развитие Урала в значительной мере сдерживалось его оторванностью от Европейского центра России и Сибири из-за неудовлетворительных путей сообщения. Существующие грунтовые дороги не удовлетворяли бурно развивающуюся промышленность Урала. Сплав грузов Уральской промышленности по реке Чусовой носил кратковременный сезонный характер. Поэтому по настоятельным требованиям заводчиков, представителями уральских городов, купечества было принято решение о строительстве Горнозаводской железной дороги по направлению: Пермь — Чусовская — Кушва — Нижний Тагил — Екатеринбург, с охватом важнейших уральских заводов. Дорога строилась в сложнейших горно-геологических условиях. Благодаря героическим усилиям русских инженеров, трудовому подвигу железнодорожных строителей, магистраль была построена в рекордно короткие сроки. С 1878 г. Уральская Горнозаводская магистраль начала работать на всем своем протяжении, способствуя бурному развитию промышленности Урала.

В 2003 г. 125-летие дороги совпало с 70-летием ее электрификации. В 1933 г., в исключительно сложное время, время первых легендарных пятилеток, при острой нехватке необходимого оборудования, материалов, подготовленных специалистов, благодаря энтузиазму и настойчивости железнодорожников, родился первый на седом Урале магистральный электрифицированный участок железной дороги. Был электрифицирован самый сложный на дороге по плану и профилю участок Чусовская Кизел для вывоза Кизеловского угля, остро необходимого для бурно развивающейся промышленности Уральского региона.

Электрификация первого на Урале участка велась в тяжелых условиях: сложный горный профиль, глубокие выемки, высокие насыпи, скальный грунт. Котлованы под опоры разрабатывались вручную, вся «механизация» состояла из лопаты, кайла и лома.

Пропитанные креозотом деревянные опоры устанавливались также вручную, с помощью лебедки и «падающей» стрелы.

23 августа 1933 г. на участке Чусовская — Кизел прошел первый поезд на электрической тяге под управлением машиниста-наставника М. И. Костромина и помощника машиниста Н. П. Буторина, создан первый на Урале Чусовской участок электро-снабжения. Построено первое на дороге электровозное депо на ст. Чусовская.

Экономическое значение электрификации участка Чусовская — Кизел трудно переоценить: это был единственный железнодорожный выход из Кизеловского каменноугольного бассейна — основной топливной базы Уральской металлургии, бурно развивающегося Соликамско-Березниковского района химической промышленности. Паровозная тяга с предъявляемыми объемами перевозок не справлялась. Электрификация участка (вместо строительства второго пути) позволила существенно разрядить обстановку и в значительной мере увеличить пропускную и провозную способность. Уже к исходу первого года эксплуатации проявились положительные итоги эксплуатационной работы участка.

Началом эксплуатации второго на Урале электрифицированного участка Свердловск — Гороблагодатская протяженностью 195 км принято считать «Красную дату» — 7 ноября 1935 г.

В 1935 г. был организован Нижнетагильский участок энергоснабжения. Особо следует отметить, что с первых дней новый энергоучасток стал надежным полигоном для испытаний и внедрения в работу нового отечественного силового оборудования, зародилось творческое содружество энергоучастка с наукой и предприятиями, выпускающими аппаратуру для электрифицированных железных дорог, в первую очередь, с флагманом отечественного машиностроения — заводом Уралэлектроаппарат.

Участок стал кузницей кадров электрификаторов, в т. ч. и для других дорог сети, где также велись интенсивные работы по электрификации. Электрификация дороги продолжалась. Третий по счету участок Чусовская — Гороблагодатская, перевальный через Уральский хребет, протяженностью 183 км, был электрифицирован в 1937 г. Протяженность электрифицированной линии Свердловск — Гороблагодатская — Чусовская

— Кизел составила 493 км, стала самой протяженной не только в России, но и в Европе.

Суровым испытанием для электрификаторов дороги стала Великая Отечественная война. Резко осложнилась работа в хозяйстве электроснабжения. На смену ушедшим на фронт мужчинам пришли женщины, подростки, ветераны труда. И как бы ни было трудно, электрификаторы сумели обеспечить четкую, надежную работу оборудования, бесперебойное электроснабжение тяги поездов, резко возросших воинских перевозок.

Работая по 12 часов в сутки, электрификаторы четко пропускали поезда, качественно и своевременно проводили профилактический и капитальный ремонт оборудования. А в короткие часы отдыха спешили в цеха депо, на станции, чтобы участвовать в строительстве бронепоездов, санитарных и банно-прачечных поездов для фронта, разгружали и грузили вагоны, ухаживали за ранеными в госпиталях. Вносили свои скромные, приготовленные на черный день сбережения в фонд Победы — на строительство танков, самолетов.

Свердловская дорога — одна из немногих на сети, где электрификация продолжалась и в суровые годы Великой Отечественной войны.

В войну был электрифицирован важнейший в стратегическом отношении участок Чусовская — Пермь, основной выход продукции Урала на Запад. Электрификация этого сложного горного участка велась в исключительно тяжелых условиях. Многие опытные строители и монтажники ушли на фронт. Перестало поступать с заводов необходимое оборудование и материалы. Монтаж тяговых подстанций и контактной сети велся за счет эвакуированного с западных дорог оборудования.

В 1943 г. в самый разгар войны был организован Левшинский (позднее Пермский), участок энергоснабжения.

Благодаря героическим усилиям рабочих, монтажников, электрификаторов, уже к 27 годовщине Октября был сдан в постоянную эксплуатацию электрифицированный участок до ст. Левшино, а 22 февраля 1945 г. в торжественной обстановке был сдан в эксплуатацию весь электрифицированный участок от Чусовской до ст. Пермь-II протяженностью 131 км. Характерно,

что первый поезд на электротяге повел сам начальник Пермской железной дороги В. А. Самохвалов.

В военные годы, как никогда, проявилось мужество, стойкость и святая вера в Победу. Сплоченность, взаимовыручка позволили выстоять, выжить. Успешно выполняя свою основную задачу по обеспечению бесперебойного электропитания тяги поездов, других потребителей, электрификаторы дороги решали свои нелегкие житейские проблемы военного времени. Например, по инициативе и под руководством начальника Чусовского энергоучастка Е. Н. Бородавского был организован цех по реставрации сгоревших электроламп, которыми снабжались все предприятия чусовского отделения дороги и быта. Было организовано изготовление своими силами жизненно необходимых вещей — бумаги, мыла. Была успешно решена задача организации подсобных хозяйств на линейных станциях. Железнодорожники регулярно и в необходимых количествах получали овощи, дрова для отопления жилья. В ряде подразделений были построены овощехранилища, организованы котлопункты. Велась заготовка сена, дров, ягод, грибов. Бывший в годы войны начальником Кизеловского энергоучастка А. Г. Решанов вспоминал: «Благодаря таким мерам в энергохозяйстве не было ни одного дистрофика».

В годы войны не прекращалась и научно-исследовательская работа, направленная на совершенствование и повышение надежности работы силового оборудования в хозяйстве электроснабжения. В Чусовском участке на тяговой подстанции Всесвятская находился вагон-лаборатория и велись исследования научными сотрудниками транспортных институтов, эвакуированных из Москвы и Ленинграда.

В суровые годы войны электрификаторы дороги, несмотря на все трудности, обеспечили надежное электроснабжение, помогали в электрификации сел и деревень, чем внесли свой весомый вклад в Победу на фашистской Германии.

После победоносного окончания Великой Отечественной Войны электрификация дороги продолжалась нарастающими темпами.

В 1951 г. на электротягу были переведены участки Кизел Соликамск протяженностью 129 км, который обеспечил

вывоз химической продукции, леса, бумаги из Березниковско-Соликамского региона, и участок Богословск — Надеждинск-сорт. (ныне Серов) — Гороблагодатская протяженностью 229 км.

В 1956 г. был построен вновь и впервые в практике железнодорожного строительства сразу же электрифицирован участок Левшино — Углеуральская — Няр — Половинка протяженностью 167 км. Грузы Березниковско-Соликамского региона получили прямой выход на запад (на Пермь), минуя загруженный Чусовской узел.

Общая протяженность электрифицированных участков к 25-летию электрификации (1958) составила более 1200 км. Эта была крупнейшая электрифицированная магистраль страны.

Особенно интенсивно продолжались работы по электрификации дороги после принятия правительством в феврале 1956 г. «Генерального плана электрификации железных дорог».

Первым на дороге по этому плану в 1959 г. был электрифицирован однопутный участок Свердловск — Дружинино (75 км).

Это был и первый проект электрификации магистрального участка железной дороги для проектного института Уралгипротранс. Здесь впервые на дороге были применены типовые проекты тяговых подстанций из сборных железобетонных блоков, что позволило вести монтаж индустриальным методом. Здесь же впервые на дороге были установлены железобетонные опоры контактной сети.

В последующие годы неослабевающими темпами шла электрификация дороги. С 1961 по 1963 гг. был электрифицирован участок главного хода Бalezино — Пермь — Кунгур Свердловск. В 1972 г. электрифицирован участок Свердловск — Каменск-Уральский — Водолазово (123 км). С 1976 по 1984 гг. электрифицирован восточный участок главного хода дороги: Свердловск — Богданович — Тюмень — Называевская.

В настоящее время Свердловская дорога, крупнейшая в сети электрифицированная магистраль. Протяженность электрифицированных линий составляет более 3600 км (53% от общей протяженности дороги). Объем перевозок на электрифицированных участках дороги составляет более 80%.

Свердловская магистраль — крупнейший в стране потребитель электроэнергии. За год тяговые и трансформаторные подстанции

дороги от 5 энергосистем России получают и перерабатывают более 5 млрд. кВт. ч. электроэнергии, из них на тягу поездов расходуется более 3 млрд. кВт. ч.

В хозяйстве электроснабжения постоянно велись и ведутся работы по совершенствованию, повышению надежности и экономичности работы устройств, по внедрению новой техники, совершенствованию технологии ремонтных работ и обслуживания.

К 50-летию советской власти на Свердловской магистрали, одной из первых в сети дорог России, были завершены работы по освещению всех станций, остановочных пунктов, переездов, многочисленных в то время путейских будок и казарм. К юбилею во всех домах железнодорожников засияла лампочка Ильича.

Удачное расположение в Екатеринбурге транспортных научно-исследовательских, учебных, проектных институтов, предприятий, выпускающих силовое оборудование и аппаратуру для электрифицированных железных дорог (УЭТМ), мощного военно-промышленного комплекса, позволяет электрификаторам дороги успешно решать сложные и ответственные задачи по совершенствованию устройств электроснабжения дороги, в т. ч. имеющих сетевое значение.

Творческое содружество эксплуатационников дороги с научными сотрудниками, конструкторами позволило разработать и внедрить в производство уникальные идеи, направленные на повышение надежности работы устройств, механизации и автоматизации производственных процессов, экономии электроэнергии и эксплуатационных затрат, увеличение пропуска поездов.

Электрификаторы Свердловской магистрали находятся в постоянном творческом поиске, направленном на совершенствование и повышение надежности, экономичности устройств электроснабжения, в тесном содружестве с представителями транспортной науки и заводами изготовителями.

За всю многолетнюю историю хозяйство электроснабжения дороги стало прекрасной школой, кузницей кадров для многих поколений электрификаторов, в т. ч. и для других электрифицированных дорог России.

Многие из тех, кто получил знания, богатый производственный опыт в хозяйстве электроснабжения у нас на дороге, успешно

продолжают свой трудовой путь на высоких должностях. А. С. Мишарин возглавляет Свердловскую железную дорогу; бывшие электрификаторы В. А. Порошин, А. Л. Кисин стали заместителями начальника Свердловской магистрали; Г. Б. Якимов — начальник Департамента МПС РФ, А. А. Федотов — ныне заместитель начальника Департамента МПС РФ, Набойченко И. О. — главный инженер дороги.

Многие бывшие работники хозяйства ушли в большую науку и на преподавательскую работу в транспортные институты: С. Д. Соколов, Т. П. Третьяк, В. П. Герасимов, А. С. Низов.

За многолетнюю историю сложился золотой фонд хозяйства электроснабжения дороги — трудовые династии: Армишевы, Томиловы, Игошевы, Южаковы, Мишарины, Семковы, Кудрявцевы, Деньгины, Якимовы и многие другие.

Эстафета старших поколений электрификаторов, пионеров электрификации стальных магистралей передана в надежные руки молодому поколению, которое самоотверженным трудом поддерживает славные трудовые традиции первопроходцев хозяйства электроснабжения магистрали и делает все для обеспечения надежного электроснабжения тяги поездов и других потребителей, с тем, чтобы, дорога успешно справлялась с перевозками народно-хозяйственных грузов и пассажиров.

Электрификация не только позволила значительно увеличить провозную способность магистрали, но и повысить производительность труда, улучшить экологию в зоне железной дороги, улучшить культуру производства и быт железнодорожников.

Электрификация дороги обеспечила надежное бесперебойное электроснабжение тяготеющих к железной дороге промышленных и сельскохозяйственных предприятий, городов, рабочих поселков сел и деревень. Для этого на всех тяговых подстанциях предусмотрены необходимые мощности.

Электрификация главного хода дороги Чепца — Пермь Свердловск — Тюмень — Называевская надежно связала между собой мощными высоковольтными линиями электропередачи крупнейшие в стране энергосистемы Уральского региона: Удмуртэнерго, Пермьэнерго, Свердловэнерго, Тюменьэнерго и Омскэнерго.

Этапы электрификации свердловской железной дороги

Годы	Участки
1933	Чусовская — Кизел
1935	Свердловск — Горобла атская
1937	Чусовская — Горобла атская
1945	Пермь-П — Чусовская
1950	Соликамск — Кизел, Карпинск — Серов-сорт.
1951	Горобла атская — Серов-сорт.
1956	Левшино — Углеуральская — Половинка
1959	Дружинино — Свердловск-сорт.
1961	Пермь-П — Чепца, Оверята — Краснокамск
1962	Свердловск-сорт — Шаля
1963	Пермь-П — Шаля, Выя — П.Тура, Пермь-сорт. — Левшино
1967	Смычка — Заводская, Смычка — Вагонзавод, Богданович — Алапаевск
1968	Сан-Донато — Алапаевск
1969	Свердловск-пасс. — Шарташ
1970	Воронцовка — Покровск-Уральский
1971	Каменск-Уральский — Водолазово
1972	Шарташ — Путевка — Камеснк-Уральский
1973	Свердловск-сорт. — Звезда, Шувакиш — Восточная — Путевка
1975	Каменск-Уральский — Богданович
1976	Рефт — Углеразгрузочная — Баженово, Свердловск — Богданович
1977	Каменск-Уральский — Нижняя
1980	Кузино — Дружинино
1984	Тюмень — Называевская

И. А. Саенко,

Военно-исторический музей (Екатеринбург)

Командующий из Полевского

Северный полюс... Судьба накрепко связала с этой удаленной и сложной для достижения точкой планеты нашего земляка из Полевского Виктора Михайловича Храмцова. Точнее, судьба